

10/527735
DT09 Rec'd PCT/PTO 14 MAR 2005

710.1014

IN THE UNITED STATES PATENT & TRADEMARK OFFICE

Re: Application of: Thomas KOLB, et al.
Serial No.: To Be Assigned
Filed: Herewith as national phase of International Patent
Application PCT/EP2003/009914, filed September 6, 2003
For: **METHOD AND DEVICE FOR PROCESSING A
MOVING PRODUCTION PART, PARTICULARLY A
VEHICLE BODY**

Mail Stop: PCT
Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

March 14, 2005

LETTER RE: PRIORITY

Sir:

Applicant hereby claims priority of German Applications Serial No. DE 102 42 710.0, filed September 13, 2002 through International Patent Application Serial No. PCT/EP2003/009914, filed September 6, 2003.

Respectfully submitted,
DAVIDSON, DAVIDSON & KAPPEL, LLC

By 
William C. Gehris, Reg. No. 38,156

Davidson, Davidson & Kappel, LLC
485 Seventh Avenue, 14th Floor
New York, New York 10018
(212) 736-1940

**PRIORITY
DOCUMENT**
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)



REC'D	20 OCT 2003
WIPO	PCT

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung**

Aktenzeichen: 102 42 710.0

Anmeldetag: 13. September 2002

Anmelder/Inhaber: DaimlerChrysler AG, Stuttgart/DE

Bezeichnung: Verfahren zum Herstellen eines Verbindungsbe-
reichs auf einem Werkstück

IPC: B 25 J 9/16

**Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprüng-
lichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.**

München, den 22. September 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Brosig

DaimlerChrysler AG

Dr. Närger

12.09.2002

5

Verfahren zum Herstellen eines Verbindungsbereichs
auf einem Werkstück

10 Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Herstellen eines Verbindungsbereichs" auf einem Werkstück, welcher lagegenau gegenüber einem Referenzbereich auf dem Werkstück positioniert ist, nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

15 Auf Fahrzeugkarosserien werden im Rohbau bzw. in der Montage in unterschiedlichen Karosseriebereichen Verbindungselemente eingebracht, an denen in der Fahrzeugmontage Anbauteile befestigt werden. Im Interesse einer qualitativ hochwertigen Anmutung der Karosserie ist es oftmals notwendig, diese An-

20 bauteile hochgenau gegenüber Referenzbereichen auf der Karosserie bzw. gegenüber anderen Modulen auszurichten und zu positionieren. Um eine solche hochgenaue Ausrichtung der Anbauteile auf der Karosserie sicherstellen zu können, müssen die Verbindungselemente lagegenau in bezug auf die Referenzbereiche auf der Karosserie positioniert werden.

25

Beispielsweise müssen die Heckleuchten auf der Karosserie hochgenau gegenüber den der Leuchte benachbarten Karosserieflächen ausgerichtet werden, um knickfreie Spiegellinien und gleichmäßige Spaltmaße und Übergänge im hinteren Seitenbereich der Karosserie zu erreichen. Jede dieser Heckleuchten wird mit Hilfe von mehreren (z.B. vier) Schrauben an der Karosserie befestigt. Um also eine hochgenaue Positionierung der Heckleuchte in ihrer Aufnahme auf der Karosserie zu erreichen, müssen die entsprechenden Verbindungsbereiche auf eine solche Weise in die Karosserie eingebracht werden, daß eine hochgenaue Ausrichtung der Heckleuchte gegenüber diesen

- der Heckleuchte benachbarten - Referenzbereichen gewährleistet ist.

In der Großserienfertigung werden die Verbindungsbereiche bestehend typischerweise aus einem in das Karosserieteil eingeprägten Buckel als Anschlagfläche und ein in diesen Buckel eingestanztes Loch zum Durchführen der Befestigungsschraube - generell mit Hilfe eines robotergeführten Präge- und Stanzwerkzeugs in die Karosserie eingebracht. Die Karosserien werden dem Werkzeug auf einem Förderband zugeführt, weswegen Lagervariationen der Karosserie gegenüber dem robotergeführten Werkzeug auftreten. Weiterhin weisen die Karosserien aufgrund fertigungsbedingter Toleranzen Abweichungen von der Soll-Form auf, die beispielsweise durch ein rechnerinternes (CAD-) Modell vorgegeben ist. Um eine hochgenaue Ausrichtung der Heckleuchte gegenüber den Referenzbereichen auf der Karosserie sicherstellen zu können, ist daher ein Verfahren notwendig, mit Hilfe dessen das robotergeführte Werkzeug - unabhängig von der Form und Raumlage der jeweiligen Karosserie im Arbeitsbereich des Roboters - hochgenau gegenüber den relevanten Referenzbereichen dieser Karosserie ausgerichtet und positioniert werden kann, und welches weiterhin ein prozeßsicheres Einbringen der Verbindungsbereiche in der durch diese Referenzbereiche definierten Raumlage gestattet.

Aus der DE 299 18 486 U1 ist ein Verfahren zum lagegenauen Ausformen eines Verbindungsbereichs auf einem Karosseriebauteil mit Hilfe eines robotergeführten Präge- und Stanzwerkzeugs bekannt. Bei diesem Verfahren werden zunächst mit Hilfe eines (z.B. optischen) Sensorsystems mehrere Meßwerte des Karosseriebauteils aufgenommen; basierend auf diesen Meßwerten wird die Absolutlage des zugeführten Karosseriebauteils im Arbeitsraum des Roboters ermittelt. Weiterhin werden die Meßwerte mit einem im Steuersystem des Roboters abgelegten „Idealmodell“ des zu bearbeitenden Bereiches verglichen, und das „Idealmodell“ wird rechnerintern soweit verschoben, bis eine maximale Überdeckung der Konturen des „Idealmodells“ mit der

meßtechnisch ermittelten (Ist-)Kontur eintritt. Das roboter-geführte Präge- und Stanzwerkzeug wird dann robotergesteuert entlang einer einprogrammierten Bahn gegenüber der Karosserie verfahren, im Zuge derer die Verbindungsstellen in die Karosserie 5 eingebbracht werden.

Das aus der DE 299 18 486 U1 bekannte Verfahren basiert auf der Messung der Absolutlage der Karosserie im Arbeitsraum des Roboters. Daher müssen zur erfolgreichen Anwendung dieses 10 Verfahrens mehrere Randbedingungen erfüllt sein:

- Zunächst muß das Sensorsystem in der Lage sein, einzelne Meßwerte metrisch in bezug auf sein internes Bezugskoordinatensystem zu bestimmen („interne metrische Kalibrierung des Sensorsystems“).
- Weiterhin muß die Lage des Sensorsystems im Arbeitsraum des Roboters bekannt sein („externe metrische Kalibrierung des Sensorsystems“).
- Schließlich muß das Sensorsystem in der Lage sein, mehrere Einzelmessungen der Karosserie auf eine solche Weise zu 20 kombinieren und zu verdichten, daß die genaue Werkstücklage in bezug auf den Arbeitsraum des Roboters konsistent und prozeßsicher berechnet werden kann.

Der für die Erfüllung dieser Randbedingungen notwendige Einricht- und Kalibrieraufwand der Sensoren und des Gesamtsystems ist erfahrungsgemäß sehr hoch und nur von Experten zu leisten. Außerdem ist die hierbei geforderte Genauigkeit und Reproduzierbarkeit der Meßwerte nur durch hochwertige (und daher teuere) Sensoren zu leisten.

30 Weiterhin greift das der DE 299 18 486 U1 zugrundeliegende Auswerteverfahren zur Bestimmung der Karosserielage auf geometrisches Modellwissen über die betroffenen Karosseriebereiche (das oben erwähnte „Idealmodell“, beispielsweise das CAD-Modell der Karosserie) zurück. Um dabei systematische Fehler 35 zu vermeiden, muß eine eindeutige Zuordnung von Meßmerkmalen zum Modellwissen gewährleistet sein; dies ist in der Regel

mit einem hohen zusätzlichen algorithmischen Aufwand für die jeweilige Applikation verbunden.

Ein weiterer Nachteil des aus der DE 299 18 486 U1 bekannten Verfahrens besteht darin, daß die Merkmalsmessungen nur einmal pro Bearbeitungsschritt erfolgen. Auch geringfügige Bewegungen der Karosserie während des Positionier- oder Bearbeitungsvorgangs führen zu großen Fehlern und müssen daher ausgeschlossen werden.

10

Der Erfindung liegt somit die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren zur lagegenauen Herstellung von Verbindungsgebieten auf einem Werkstück, insbesondere einer Fahrzeugkarosserie, vorzuschlagen, das mit einem wesentlich reduzierten Kalibrieraufwand verbunden ist und das die Verwendung wesentlich kostengünstigerer Sensoren ermöglicht. Zusätzlich soll eine Steigerung der Genauigkeit gegenüber konventionellen Verfahren erzielt werden. Der Erfindung liegt weiterhin die Aufgabe zugrunde, eine zur Durchführung des Verfahrens geeignete Vorrichtung vorzuschlagen.

15

20

Die Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Merkmale der Ansprüche 1 und 7 gelöst.

5

30

35

Danach wird zur Positionierung des Bearbeitungswerkzeugs gegenüber der Karosserie ein Sensorsystem verwendet, das fest mit dem Werkzeug verbunden ist und mit diesem einen robotergeführten Werkzeug/Sensor-Verbund bildet. Dieser Werkzeug/Sensor-Verbund wird zunächst robotergesteuert in eine (fest einprogrammierte, von der aktuellen Lage der Karosserie unabhängige) Näherungsposition gegenüber der Karosserie gebracht und anschließend im Zuge eines Regelprozesses in eine (lagegenau gegenüber dem Referenzbereich auf der Karosserie ausgerichtete) Vorhalteposition gebracht. In dem Regelprozeß, der den Werkzeug/Sensor-Verbund von der Näherungsposition in die Vorhalteposition überführt, werden vom Sensorsystem

(Ist-) Meßwerte des Referenzbereichs auf der Karosserie erzeugt; diese (Ist-)Meßwerte werden mit - in einer vorausgehenden Einrichtphase erzeugten - (Soll-)Meßwerten verglichen; anschließend wird der Werkzeug/Sensor-Verbund um einen Verschiebungsvektor (umfassend Linearverschiebungen und/oder Drehungen) verschoben, der unter Zuhilfenahme einer sogenannten „Jacobimatrix“ (oder „Sensitivitätsmatrix“) aus der Differenz zwischen den (Ist-) und (Soll-) Meßwerten berechnet wird. Sowohl die (Soll-) Meßwerte als auch die Jacobimatrix werden im Rahmen einer - dem eigentlichen Positionier- und Bearbeitungsvorgang vorgesetzten - Einrichtphase für den jeweils vorliegenden Werkzeug/Sensor-Verbund in Kombination mit dem zu bearbeitenden Karosseriebereich ermittelt. Diese Einrichtphase wird im Zuge der Einstellung einer neuen Kombination aus Werkzeug, Sensorsystem, Karosserietyp und Bearbeitungsproblem einmalig durchlaufen.

Ist der Regelvorgang abgeschlossen und befindet sich der Werkzeug/Sensor-Verbund somit in der gewünschten Vorhalteposition gegenüber der Karosserie, so erfolgt die eigentliche Bearbeitung der Karosserie. Hierbei wird robotergesteuert ein vorgegebenes Bearbeitungsprogramm zum Einbringen der Verbindungsbereiche durchlaufen, bei dem als Referenzposition die im Zuge der Positionierung gefundene Vorhalteposition verwendet wird.

Der Regelungsvorgang, im Rahmen dessen das Werkzeug von der (robotergesteuert angefahrenen) Näherungsposition in die (längegenau zum Werkstück ausgerichtete) Vorhalteposition gebracht wird, unterscheidet sich grundlegend von dem aus der aus der DE 299 18 486 U1 bekannten Positionierungsvorgang: Während im Verfahren der DE 299 18 486 U1 nämlich im Zuge der Positionierung die Absolutposition des Werkstücks im Arbeitsraum des Roboters ermittelt wird, die die Basis für die weitere Ausrichtung des Werkzeugs bildet, beruht das erfindungsgemäße Verfahren auf Relativmessungen, im Rahmen derer eine im Zuge der Einrichtphase hinterlegte Information - entspre-

chend einem Satz von (Soll-) Meßwerten des Sensorsystems - über den Regelvorgang wiederhergestellt werden soll.

Dies führt zu zwei wesentlichen Vereinfachungen gegenüber dem
5 Stand der Technik:

- Zum einen ist keine interne metrische Kalibrierung der
Sensoren mehr notwendig, da die zum Einsatz kommenden Sen-
soren nicht mehr „messen“, sondern lediglich auf eine mo-
notone Inkrementalbewegung des Roboters mit einer monoto-
10 nen Änderung ihres Sensorsignals reagieren. Dies bedeutet
beispielsweise, daß bei Verwendung einer CCD-Kamera als
Sensor die kamerainternen Linsenverzeichnungen nicht kom-
pensiert werden müssen, bzw. daß bei Verwendung eines Tri-
angulationssensors die exakte metrische Berechnung von Ab-
15 standswerten entfällt.
- Weiterhin ist keine externe metrische Kalibrierung der
Sensoren mehr notwendig: Im Unterschied zum Stand der
Technik muß die Lage der Sensoren nicht mehr metrisch in
bezug auf den Arbeitsraum des Roboters bzw. das Koordina-
20 tensystem der Roboterhand ermittelt werden, um geeignete
Korrekturbewegungen berechnen zu können. Die Sensoren müs-
sen lediglich in einer solchen Weise am Werkzeug befestigt
werden, daß sie in ihrem Fangbereich überhaupt geeignete
25 Meßdaten des Referenzbereichs der Karosserie erfassen kön-
nen.

Auf die in der Regel nur mit großem Aufwand zu ermittelnde
metrische Meßfunktion kann somit bei Verwendung des erfin-
dungsgemäßen Verfahrens vollständig verzichtet werden. Daher
30 können auch metrisch unkalibrierte Sensoren zum Einsatz kom-
men, die wesentlich einfacher und somit auch billiger sind
als kalibrierte Sensoren. Sowohl der instrumentelle Aufbau
als auch die Einrichtung und der Betrieb des Gesamtsystems
ist daher bei Verwendung des erfindungsgemäßen Verfahrens we-
35 sentlich kostengünstiger realisierbar. Die Sensordatenauswer-
tung gestaltet sich - insbesondere bei Verwendung von punkt-
förmig messenden Triangulationssensoren - sehr einfach und

robust. Weiterhin wird bei Verwendung des erfindungsgemäßen Verfahrens die Ersteinrichtung und Wartung des Werkzeugs drastisch vereinfacht und kann auch von angelerntem Personal vorgenommen werden.

5

Das Ergebnis der Werkzeugpositionierung ist weiterhin unabhängig von der absoluten Positioniergenauigkeit des verwendeten Roboters, da eventuelle Roboterungenauigkeiten bei der Anfahrt der Zielposition mit ausgeregelt werden. Aufgrund der 10 daraus resultierenden kurzen Fehlerketten ist bei Bedarf eine sehr hohe Wiederholgenauigkeit im Positionierergebnis erzielbar.

Die Anzahl der Positionsfreiheitsgrade, die mit dem erfindungsgemäßen Verfahren in der Positionierphase kompensiert 15 werden können, ist frei wählbar und hängt nur von der Konfiguration des Sensorsystems ab. Ebenso ist die Anzahl der verwendeten Sensoren frei wählbar. Die Anzahl der bereitgestellten (skalaren) Sensorinformationen muß lediglich gleich oder 20 größer der Anzahl der zu regelnden Freiheitsgrade sein. Insbesondere kann eine größere Zahl von Sensoren vorgesehen werden, und die redundante Sensorinformation kann verwendet werden, z.B. um Formfehler des betrachteten Karosseriebereichs besser erfassen zu können oder den Positioniervorgang in seiner Genauigkeit zu verbessern. Schließlich kann Sensorinformation aus unterschiedlichen Quellen verwendet werden (z.B. 25 eine Kombination von CCD-Kameras und Abstandssensoren oder eine Kombination von Abstandssensoren und Kraft-Momenten-Sensoren).

30

Das erfindungsgemäße Verfahren kann sehr leicht auf neue Problemstellungen adaptiert werden, da lediglich die Sensor- 35 datengewinnung und -aufarbeitung, nicht aber der regelnde Systemkern adaptiert werden muß. Auf eine Nutzung von Modellwissen über die zu bearbeitenden Karosseriebereiche, das bei dem Verfahren der DE 299 18 486 U1 eine entscheidende Rolle

bei der Berechnung der Absolutlage spielt, kann verzichtet werden.

5 Im Vergleich zu dem aus der DE 299 18 486 U1 bekannten Verfahren gestattet das erfindungsgemäße Verfahren einen wesentlich schnelleren Ausgleich von Restunsicherheiten, die bei der Positionierung des Werkzeugs gegenüber der Karosserie - aufgrund von fördertechnisch bedingten Lagefehlern der Karosserie gegenüber dem Werkzeug und/oder aufgrund von Formfehlern innerhalb des Referenzbereichs auf der Karosserie selbst (durch Bauteiltoleranzen) - auftreten können. Aufgrund der schnellen Regelung der Werkzeugposition gegenüber dem Werkstück braucht das Werkstück während des Positionier- und Bearbeitungsvorgangs nicht stationär aufgespannt sein, sondern 10 es kann (beispielsweise auf einem Montageband oder einer anderen geeigneten Fördertechnik) gegenüber dem Roboter bewegt werden. Dies ermöglicht eine hohe Flexibilität des erfindungsgemäßen Verfahrens, das somit auf unterschiedlichste Anwendungsfälle der Bearbeitung und/oder Messung von stationären 15 und bewegten Werkstücken anwendbar ist.

20 Das geregelte Anfahren der Vorhalteposition kann in einer einzigen Regelschleife erfolgen; vorteilhafterweise wird dabei jedoch ein iteratives Verfahren eingesetzt, bei dem Schwellwerte als Abbruchkriterien vorgegeben werden: So wird 25 der Iterationsvorgang abgebrochen, wenn die Abweichung zwischen dem (Soll-)Meßwert und dem (Ist-)Meßwert unterhalb eines vorgegebenen Schwellwerts liegt; weiterhin wird der Iterationsvorgang abgebrochen, wenn die bei aufeinanderfolgenden 30 Iterationsschritten zu erreichende Reduktion der Abweichung zwischen (Soll-)Meßwert und (Ist-)Meßwert unterhalb eines weiteren vorgegebenen Schwellwerts liegt.

35 Die Positionierung des Werkzeug/Sensor-Verbunds sowie die Bearbeitung der Karosserie durch das Werkzeug kann entweder sequentiell nacheinander oder auch überlappend zueinander erfolgen. Somit können bei Verwendung des erfindungsgemäßen

Verfahrens auf einfache Weise Lage- und Formfehler von Karosserien vor oder während der Bearbeitung kompensiert werden. Somit ist das Verfahren auch bei der Bearbeitung bewegter Karosserien einsetzbar. In diesem Fall muß jedoch im Werkzeug/Sensor-Verbund das Sensorsystem in einer solchen Weise gegenüber dem Werkzeug angeordnet sein, daß das Sensorsystem auch während der Bearbeitungsphase in einer solchen Weise gegenüber dem Referenzbereich auf der Karosserie ausgerichtet ist, daß nutzbare (Ist-)Meßwerte aufgenommen werden können.

10

Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind den Unteransprüchen zu entnehmen. Im folgenden wird die Erfindung anhand zweier in den Zeichnungen dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert; dabei zeigen:

15

Fig. 1 einen Heckausschnitt einer Fahrzeugkarosserie in perspektivischen Darstellung;

Fig. 2 eine schematische Seitenansicht eines Werkzeug/-Sensor-Verbunds in einer Vorhalteposition gegenüber der Fahrzeugkarosserie;

20

Fig. 3 eine schematische Darstellung einer Verfahrbahn einer Roboterhand bei der Abarbeitung einer Bearbeitungsaufgabe;

25

Fig. 4 eine schematische Darstellung ausgewählter Stellungen des Werkzeug/Sensor-Verbunds beim Durchlaufen des Verfahrensablaufs der Figur 3:

Fig. 4a: Rückzugsposition

Fig. 4b: Näherungsposition

Fig. 4c: Vorhalteposition

30

Fig. 4d: Bearbeitungsposition

35

Figur 1 zeigt einen Heckausschnitt 2 einer Rohbau-Fahrzeugkarosserie 1 mit einem Heckleuchtenbereich 3, in dem eine (in Figur 1 nicht gezeigte) Heckleuchte montiert werden soll. Zur lagegenauen Montage der Heckleuchte sind im Heckleuchtenbereich 3 vier (in Figur 1 gestrichelt angedeutete) Verbindungsgebiete 4 vorgesehen, an denen die Heckleuchte durch

Schraubverbindungen befestigt werden soll. Jeder Verbindungs-
bereich 4 umfaßt eine eingeprägte Anschlagfläche 5, an der
die Heckleuchte im Einbauzustand anliegt, und ein gestanztes
Loch 6 zur Durchführung einer Befestigungsschraube. Die Rela-
tivlage der vier Anschlagflächen 5 und der vier Löcher 6 ist
5 definiert durch die Geometrie der einzubauenden Heckleuchte
und ist daher (für einen vorgegebenen Karosserietyp) kon-
stant.

10 Um einen qualitativ hochwertigen optischen Eindruck der Ka-
rosserie 1 sicherzustellen, muß die Heckleuchte lagegenau (in
bezug auf Position und Winkellage) gegenüber einem dem Heck-
leuchtenbereich 3 benachbarten Seitenwandbereich 7 der Karos-
serie 1 ausgerichtet werden; dies bedeutet, daß die vier Ver-
15 bindungsbereiche 4 (bestehend aus je einer Anschlagfläche 5
und einem Stanzloch 6) hochgenau gegenüber diesem Seitenwand-
bereich 7 und dem Heckleuchtenbereich 3 positioniert werden
müssen. Der Seitenwandbereich 7 und der Heckleuchtenbereich 3
zusammen bilden somit einen sogenannten Referenzbereich 8 zur
20 Ausrichtung des Werkzeugs 9 gegenüber der Karosserie 1.

Zur Herstellung der Verbindungsbereiche 4 wird ein (schema-
tisch in Figur 2 dargestelltes) robotergeführtes Präge-
/Stanzwerkzeug 9 mit einer Präge/Stanzzange 9' eingesetzt,
25 mit Hilfe derer der Verbindungsbereich 4 (d.h. Anschlagfläche
5 und Loch 6) in einem einzigen Verfahrensschritt erzeugt
werden kann; Einzelheiten in bezug auf den Aufbau und die
Wirkungsweise eines solchen Präge/Stanzwerkzeugs 9 sind bei-
spielweise in der DE 299 18 486 U1 beschrieben. Dieses Präge-
30 /Stanzwerkzeug 9 ist an der Hand 10 eines Industrieroboters
11 befestigt, der mit einer Steuervorrichtung 12 zur Lage-
steuerung der Roboterhand 10 sowie zur Bewegungssteuerung des
Präge-/Stanzwerkzeugs 9 versehen ist. Zur Vermessung der Lage
und Ausrichtung des Heckleuchtenbereichs 3 und der benachbar-
35 ten Seitenwandbereiche 7 trägt die Roboterhand 10 weiterhin
ein Sensorsystem 13 mit mehreren (in der schematischen Dar-
stellung der Figur 2 zwei) Sensoren 14, die über ein Gestänge

15 starr mit dem Präge-Stanzwerkzeug 9 verbunden sind und so-
mit mit dem Werkzeug 9 eine bauliche Einheit, den sogenannte
Werkzeug/Sensor-Verbund 16 bilden. Mit Hilfe dieses Sensor-
systems 13 wird - wie weiter unten beschrieben wird - das
5 Präge-/Stanzwerkzeug 9 in einem iterativen Regelvorgang ge-
genüber dem Seitenwandbereich 7 und dem Heckleuchtenbereich 3
als Referenzbereichen 8 ausgerichtet.

Soll das Präge-/Stanzwerkzeug 9 auf eine neue Bearbeitungs-
10 aufgabe - beispielsweise die Bearbeitung eines neuen Fahr-
zeugtyps oder eines neuen Bereichs auf der Karosserie 1 -
eingestellt werden, so muß zunächst eine sogenannte Einricht-
phase durchlaufen werden, in der ein geeignetes Sensorsystem
15 13 ausgewählt und mit dem Werkzeug 9 zu einem Werk-
zeug/Sensor-Verbund 16 konfiguriert wird. Im Anschluß daran
werden (Soll-) Meßwerte dieses Sensorsystems 13 in den Refe-
renzbereichen 8 aufgenommen. Nach Beendigung der Einrichtpha-
se steht der so konfigurierte und eingemessene Werk-
zeug/Sensor-Verbund 16 nun zum Serieneinsatz bereit, in der
20 für jede dem Arbeitsraum 23 des Roboters 11 zugeführte Karos-
serie 1 eine sogenannte Arbeitsphase durchlaufen wird. Im
folgenden werden diese beiden unterschiedlichen Phasen darge-
stellt:

25

Einrichtphase:

Zur Lösung einer neu gestellten Bearbeitungsaufgabe wird in
einem ersten Schritt zunächst ein der Bearbeitungsaufgabe an-
30 gepaßtes Sensorsystem 13 ausgewählt. Dieses Sensorsystem 13
wird in einer (frei gewählten) Vorhalteposition 18 des Werk-
zeugs/Sensor-Verbunds an der Roboterhand 10 befestigt und in
einer solchen Weise gegenüber einer („Master“-) Karosserie 1' im
Arbeitsraum 23 des Roboters 11 ausgerichtet, daß die Sen-
35 soren 14 auf geeignete, der jeweiligen Bearbeitungsaufgabe angepaßte Referenzbereiche 8' der Karosserie 1' gerichtet sind.

In Figur 2 ist der Werkzeug/Sensor-Verbund 16 in der Vorhalteposition 18 gegenüber der Karosserie 1' gezeigt. Die beiden Sensoren 14 sind dabei auf Ausschnitte 17 des Referenzbereichs 8' auf der Karosserie 1' gerichtet, die so ausgewählt sind, daß sie von besonders hoher Bedeutung für die Lage und Ausrichtung der mit dem Werkzeug 9 zu bearbeitenden Bereiche sind. Im konkreten Ausführungsbeispiel der Bearbeitung des Heckleuchtenbereichs 3 (Figur 1) wird als Sensorsystem 13 ein Zusammenbau von acht optischen (Triangulations-) Sensoren 14' verwendet, die auf unterschiedliche Ausschnitte 17' der hinteren Seitenwand 7 und des Heckleuchtenbereichs 3 gerichtet sind. Die Sensoren 14,14' liefern Meßwerte, welche Abstandswerten zwischen dem jeweiligen Einzelsensor 14,14' und der dem Sensor 14,14' gegenüberliegenden Umgebung 17,17' des Referenzbereichs 8 entsprechen. Die Zahl der Einzelsensoren 14,14' sowie die Umgebungen 17,17', auf die sie ausgerichtet sind, werden in einer solchen Weise ausgewählt, daß sie eine bestmögliche Charakterisierung der für den jeweiligen Anwendungsfall relevanten Referenzflächen 8' (in diesem Fall der hinteren Seitenwand 7 und des Heckleuchtenbereichs 3) gestatten.

Das mit dem Werkzeug 9 starr verbundene Sensorsystem 13 wird nun in dieser Vorhalteposition 18 mit Hilfe des Roboters 11 auf den Referenzbereich 8' der Karosserie 1' „eingelernt“. Hierbei werden zunächst die (Soll-)Sensormeßwerte in der Vorhalteposition 18 aufgenommen. Anschließend wird - ausgehend von der Vorhalteposition 18 - mit Hilfe des Roboters 11 die Lage des Werkzeug/Sensor-Verbunds 16 gegenüber der Karosserie 1 entlang bekannter Verfahrbahnen - wie in Figur 2 durch Pfeile 26 angedeutet - systematisch verändert; in der Regel sind dies Inkrementalbewegungen des Roboters 11 in seinen Freiheitsgraden. Die dabei auftretenden Veränderungen der Meßwerte der Sensoren 14 werden (vollständig oder in Teilen) aufgezeichnet. Aus diesen Sensorinformationen wird - in bekannter Weise - eine sogenannte Jacobimatrix (Sensitivitäts-

matrix) errechnet, die den Zusammenhang zwischen den Inkrementalbewegungen des Roboters 11 und den dabei auftretenden Änderungen der Sensormeßwerte beschreibt. Das Verfahren zur Ermittlung der Jacobimatrix ist beispielsweise beschrieben in 5 "A tutorial on visual servo control" von S. Hutchinson, G. Hager und P. Corke, IEEE Transactions on Robotics and Automation 12(5), Oktober 1996, Seiten 651–670. In diesem Artikel sind auch die Anforderungen an die Verfahrwege bzw. die Meßumgebungen beschrieben (Stetigkeit, Monotonie, ...), die erfüllt sein müssen, um eine gültige Jacobimatrix zu erhalten. 10 – Das Werkzeug 9 ist in einer solchen Weise auf der Roboterhand 10 angebracht, daß während dieses Einrichtvorgangs keine Kollisionen des Werkzeugs 9 mit der Karosserie 1 auftreten können.

15 Die in der Einrichtphase erzeugten Soll-Werte und die Jacobimatrix werden in einer Auswerteeinheit 20 des Sensorsystems 13 abgelegt und bilden die Grundlage für den späteren Regelvorgang in der Positionierphase.

20 Weiterhin wird in der Einrichtphase eine Verfahrbahn 21 der Roboterhand 10 (und somit des Werkzeug/Sensor-Verbunds 16) generiert, die in der späteren Arbeitsphase gesteuert durchlaufen wird. Diese Verfahrbahn 21 ist schematisch in Figur 3 25 dargestellt. Den Ausgangspunkt der Verfahrbahn 21 bildet eine sogenannte „Rückzugsposition“ 22, die so gewählt ist, daß eine neue Karosserie 1 in den Arbeitsraum 23 des Roboters 11 eingeführt werden kann, ohne daß Kollisionen der Karosserie 1 mit dem Werkzeug 9 bzw. dem Sensorsystem 13 auftreten können. 30 Ausgehend von dieser Rückzugsposition 22 umfaßt die Verfahrbahn 21 vier separate Abschnitte:

I. Der Werkzeug/Sensor-Verbund 16 wird auf einer gesteuert zu durchlaufenden Bahn I von der Rückzugsposition 22 in 35 eine sogenannte „Näherungsposition“ 24 gebracht, die so gewählt ist, daß alle Einzelsensoren 14 des Sensorsys-

tems 13 gültige Meßwerte in den Ausschnitten 17 des Referenzbereichs 8 erfassen können.

II. Der Werkzeug/Sensor-Verbund 16 wird auf einer geregelt zu durchlaufenden Bahn II von der Näherungsposition 24 5 in die (wie oben beschrieben „eingelernte“) Vorhalteposition 18 gebracht, in der der Werkzeug/Sensor-Verbund 16 lage- und winkelgenau gegenüber dem Referenzbereich 8 der Karosserie 1 ausgerichtet ist.

III. Der Werkzeug/Sensor-Verbund 16 wird auf einer gesteuert 10 zu durchlaufenden Bahn III von der Vorhalteposition 18 an diejenigen Bearbeitungsbereiche (z.B. Stellen 4 des Heckleuchtenbereichs 3) geführt, an denen die Verbindungsstellen 4 erzeugt werden. An jeder Verbindungsstelle 15 4 wird die Präge-/Stanzzange 9' aktiviert, um in dieser Stellung eine Anschlagfläche 5 zu prägen und ein Loch 6 zu stanzen. Dieser Teil III der Verfahrbahn kann beispielsweise durch in Teach-In-Verfahren an einem Maste teil eingelernt werden.

IV. Der Werkzeug/Sensor-Verbund 16 wird auf einer Bahn IV gesteuert 20 in die Rückzugsposition 22 zurückbewegt.

Die im Rahmen der Einrichphase erzeugte Verfahrbahn 21 besteht somit aus drei gesteuert zu durchlaufenden Abschnitten I, III und IV sowie einem geregelt zu durchlaufenden Abschnitt II.

Arbeitsphase

30 In der Arbeitsphase werden dem Arbeitsraum 23 des Roboters 11 sequentiell Karosserien 1 zugeführt, und für jede Karosserie 1 wird die in der Einrichphase generierte Verfahrbahn 21 durchlaufen.

Verfahrbahn-Abschnitt I:

Während des Zuführens der neuen Karosserie 1 befindet sich der Werkzeug/Sensor-Verbund 16 in der Rückzugsposition 22

5 (siehe Figur 4a). Sobald die neue Karosserie 1 in den Arbeitsraum 23 hineinbewegt worden ist, wird der Werkzeug/Sensor-Verbund 16 an der Roboterhand 10 gesteuert in die Näherungsposition 24 bewegt (siehe Figur 4b).

10 Verfahrbahn-Abschnitt II (Positionierphase):

Ausgehend von der Näherungsposition 24 wird eine Positionier-

phase (Bahnabschnitt II in Figur 3) durchlaufen, im Rahmen derer der Werkzeug/Sensor-Verbund 16 in die (während der Ein-

15 lernphase eingelernte) Vorhalteposition 18 gegenüber der Karosserie 1 gebracht und dabei lagegenau gegenüber dem Referenzbereich 8 der Karosserie 1 ausgerichtet wird. Hierzu wer-

den durch die Sensoren 14 des Sensorsystems 13 Meßwerte des Referenzbereichs 8 aufgenommen. Mit Hilfe dieser Meßwerte und

20 der aus der Einrichtphase bekannten Jacobimatrix wird ein Be- wegungssinkrement (Verschiebungsvektor) berechnet, das die Differenz zwischen den aktuellen (Ist-) Sensormeßwerten und

den (Soll-) Sensormeßwerten verkleinert. Der Werkzeug/Sensor- Verbund 16 wird dann mit Hilfe des Roboters 11 um dieses Be-

25 wegungssinkrement verschoben und/oder geschwenkt, und während der laufenden Bewegung werden neue (Ist-) Sensormeßwerte auf- genommen.

Dieser iterative Meß- und Verschiebe-Vorgang wird in einer

30 Regelschleife so lange wiederholt, bis die Differenz zwischen den aktuellen (Ist-) und den angestrebten (Soll-) Sensormeß-

werten ein vorgegebenes Fehlermaß unterschreitet, oder bis sich diese Differenz nicht mehr über einen im Vorfeld festge- setzten Schwellenwert hinaus ändert. Der Werkzeug/Sensor-

35 Verbund 16 befindet sich nun (im Rahmen der durch Fehlermaß bzw. Schwellenwert vorgegebenen Genauigkeit) in der (in Figur

4c dargestellten) Vorhalteposition 18 gegenüber dem Referenzbereich 8 auf der Karosserie 1.

Durch die in der Positionierphase durchlaufene iterative Minimierung werden sowohl Ungenauigkeiten der Karosserie 1 bezüglich ihrer Lage und Ausrichtung im Arbeitsraum 23 des Roboters 11 als auch eventuell vorhandene Formfehler der Karosserie 1 (bzw. im Referenzbereich 8) simultan kompensiert. Zur separaten Erkennung und Bewertung von Formfehlern können zusätzliche Sensoren 14 vorgesehen werden, deren Meßwerte ausschließlich oder teilweise zur Erfassung der Formfehler verwendet werden. Weiterhin können die Meßwerte der Einzelsenso- ren 14 mit unterschiedlichen Gewichtungsfaktoren versehen werden, um eine gewichtete Lageoptimierung des Werkzeug/Sensor-Verbunds 16 gegenüber dem Referenzbereich 8 der Karosserie 1 herbeizuführen.

Die im Rahmen des Regelsvorgangs der Positionierphase erfolgte Lage- und Winkelverschiebung des Werkzeug/Sensor-Verbunds 16 (entsprechend der Verschiebung zwischen der Näherungsposition 24 und der Vorhalteposition 18) kann in Form einer sogenannten Nullpunktskorrektur an das Steuersystem 12 des Roboters 11 weitergegeben werden. Das Steuersystem 12 des Roboters 11 kennt somit die (der Vorhalteposition 18 entsprechende) Ausgangslage, von der aus die Bearbeitungsphase beginnen soll. Eine wichtige Eigenschaft dieser Positionierphase ist ihre Unabhängigkeit von der Robotergenauigkeit: Da der Positionierungsvorgang auf einem iterativen Vergleich der (Ist-) Meßwerte mit (Soll-) Meßwerten beruht, wird jede Positionierungsgenauigkeit des Roboters 11 sofort durch den iterativen Regelprozeß kompensiert.

(Bemerkung: Falls der Referenzbereich 8 der nun im Arbeitsraum 23 des Roboters 11 befindlichen Karosserie 1 bezüglich Lage und Form mit dem Referenzbereich 8' der („Master“-) Karosserie 1' übereinstimmt, anhand derer das System in der Einrichungsphase eingelernt wurde, so stimmt die Näherungsposi-

tion 24 mit der Vorhalteposition 18 überein, so daß keine Nullpunktskorrektur des Werkzeug/Sensor-Verbunds 16 notwendig ist.)

5 Verfahrbahn-Abschnitt III (Bearbeitungsphase):

In der nun folgenden eigentlichen Bearbeitungsphase wird der Werkzeug/Sensor-Verbund 16 - ausgehend von der Vorhalteposition 18 - gesteuert entlang der vorprogrammierten Bearbeitungsbahn (Bahnabschnitt III in Figur 3) bewegt. Im vorliegenden Ausführungsbeispiel wird der Werkzeug/Sensor-Verbund 16 zunächst in eine solche Position gebracht, daß die Präge-/Stanzzange 9' in einer ersten Bearbeitungsstelle 25 des Heckleuchtenbereichs 3 zu liegen kommt (siehe Figur 4d). Dann wird das die Präge-/Stanzzange 9' gesteuert aktiviert, so daß die Anschlagfläche 5 ausgeformt und das Loch 6 ausgestanzt wird. Danach werden nacheinander die drei weiteren Bearbeitungsstellen 25' des Heckleuchtenbereichs 3 angefahren und mit Anschlagflächen 5 und Stanzlöchern 6 versehen.

20 Verfahrbahn-Abschnitt IV:

Nach Beendigung der Bearbeitungsphase III wird der Werkzeug/Sensor-Verbund 16 gesteuert in die Rückzugsposition 22 zurückbewegt. Nun kann die bearbeitete Karosserie 1 aus dem Arbeitsraum 23 des Roboters 11 entfernt und eine neue Karosserie 1 zur Bearbeitung zugeführt werden.

Zur Kommunikation zwischen der Auswerteeinheit 20 des Sensor-
30 systems 13 und der Steuereinheit 12 des Roboters 11 wird im vorliegenden Ausführungsbeispiel vorteilhafterweise eine TCP/IP-Schnittstelle eingesetzt, die eine hohe Datenrate ermöglicht. Eine solche hohe Datenrate ist notwendig, um eine Regelung des Gesamtsystems (Sensorsystem/Roboter) in sechs
35 Freiheitsgraden mit acht Einzelsensoren 14' im Interpolationstakt des Roboters 11 (typischerweise 12 Millisekunden) bewältigen zu können. Für Regelungsprobleme geringerer Komple-

xität - d.h. bei niedrigeren Anforderungen an die Genauigkeit und längeren Regelzeiten - kann die Regelung auch über eine konventionelle serielle Schnittstelle realisiert werden.

5 Das Ausführungsbeispiel der Figur 1, bei dem acht auf unterschiedliche Bereiche 8 der Karosserie 1 gerichtete optische Abstandssensoren (Triangulationssensoren) 14' zur Positionierung des Werkzeug/Sensor-Verbunds 16 verwendet werden, ist so ausgelegt, daß die zulässigen Maximalwerte für die Positions-
10 korrektur (und somit die maximal zulässige räumliche Differenz zwischen der gesteuert angefahrenen Näherungsposition und der geregt angefahrenen Vorhalteposition) translatorisch in X, Y, und Z jeweils 5 mm und in jedem der drei Raumwinkel 1° betragen. Dies bedeutet, daß die Karosserie 1 mit
15 einer höheren Genauigkeit als diese Maximalabweichungen in den Arbeitsraum 23 des Roboters 11 zugeführt werden muß. Als ein geeignetes Abbruchkriterium für den Regelvorgang bei der Positionierphase haben sich dabei Schwellwerte von 0,1 mm bis 0,2 mm für die translatorische (X-, Y-, Z-) Abweichung und
20 von $0,03^\circ$ für die rotatorischen Abweichung herausgestellt.

In der bisherigen Beschreibung wurde der Spezialfall der Bearbeitung des Heckleuchtenausschnitts 2 auf einer Karosserie 1 beschrieben, wobei der robotergeführte Werkzeug/Sensor-Verbund 16 hochgenau gegenüber dem benachbarten Seitenwandbereich 7 und dem Heckleuchtenbereich 3 als Referenzbereichen 8 ausgerichtet wird. Selbstverständlich können als Referenzbereiche zur Ausrichtung des Werkzeug/Sensor-Verbunds 16 am Heckausschnitt 2 auch andere Karosseriebereiche (z.B. benachbarter Kofferraumausschnitt, Stoßfängeraufnahme etc.) verwendet werden. Weiterhin ist das Verfahren auf die Bearbeitung beliebiger anderer Karosseriebereiche (Befestigungsbereich für Stoßstange, Frontmodul, ...) übertragbar, welche Lagegenau relativ zu einem Referenzbereich 8 bearbeitet werden müssen. Schließlich beschränkt sich das Verfahren nicht auf die Bearbeitung von Karosserien 1, sondern ist grundsätzlich auf beliebige Fertigungsprobleme anwendbar, bei denen ein robo-

tergeführtes Bearbeitungswerkzeug 9 ortsrichtig gegenüber einem Referenzbereich 8 eines Werkstücks positioniert werden soll.

5 Weiterhin ist es möglich, mit Hilfe eines und desselben robotergeführten Bearbeitungswerkzeugs 9 die Heckleuchtenbereiche 3 unterschiedlicher Karosserietypen zu bearbeiten, die bezüglich ihrer geometrischen Gestaltung (Form und Lage der Referenzbereiche 8, Anzahl und Lage der Verbindungsbereiche 4 etc.) sehr unterschiedlich sein können. In diesem Fall umfaßt 10 das Sensorsystem 13 neben den Sensoren 14 (welche für die Positionierung des Werkzeug/Sensor-Verbunds 16 gegenüber dem ersten Karosserietyp 1 verwendet werden) weitere Sensoren 14" vorgesehen, mit Hilfe derer der Werkzeug/Sensor-Verbund 16 15 gegenüber den Referenzbereichen des zweiten Karosserietyps positioniert wird; dieser zweite Satz von Sensoren 14" ist in der schematischen Darstellung der Figuren 4a bis 4d gestrichelt angedeutet. Die für die Positionierung des Werkzeug/Sensor-Verbunds 16 gegenüber dem zweiten Karosserietyp 20 verwendeten Sensoren 14" können sich bezüglich ihrer Zahl, ihrer räumlichen Ausrichtung, ihres Meßprinzips etc. stark gegenüber den Sensoren 14 unterscheiden. Wird dem Arbeitsraum 23 eine Karosserie 1 des ersten Typs zugeführt, so wird der Werkzeug/Sensor-Verbund 16 aus der Rückzugsposition 22 in die 25 oben beschriebene Näherungsposition 24 verfahren, in der (wie in Figur 4b gezeigt) die Sensoren 14 auf die Referenzbereiche 8 gerichtet sind; der anschließende Positionierungsvorgang verwendet die Meßwerte der Sensoren 14, um den Werkzeug/Sensor-Verbund 16 in die Vorhalteposition 18 zu bringen (siehe Figur 4c), woraufhin die dem ersten Karosserietyp entsprechende Bearbeitungsphase durchlaufen wird. Wird hingegen dem Arbeitsraum 23 eine Karosserie des zweiten Typs zugeführt, so wird der Werkzeug/Sensor-Verbund 16 aus der Rückzugsposition 30 22 in eine (in Figur 4b nicht gezeigte) Näherungsposition verfahren, in der die Sensoren 14" auf die relevanten Referenzbereiche des zweiten Karosserietyps gerichtet sind; im anschließenden Positionierungsvorgang werden die Meßwerte der 35

Sensoren 14" verwendet, um den Werkzeug/Sensor-Verbunds 16 in die diesem Karosserietyp entsprechende Vorhalteposition zu bringen, und dann wird die dem zweiten Karosserietyp entsprechende Bearbeitungsphase durchlaufen. Die Sensorgruppen 14 5 und 14" brauchen dabei nicht disjunkt zu sein, sondern es ist durchaus möglich, einige der Sensoren 14,14" zur Positionierung sowohl gegenüber dem ersten Karosserietyp als auch gegenüber dem zweiten Karosserietyp zu verwenden.

10 Neben der Bearbeitung unterschiedlicher Karosserietypen mit einem gemeinsamen Werkzeug/Sensor-Verbund 16 mit Sensorgruppen 14 und 14" ist es auch möglich, unterschiedliche Bereiche (z.B. Heckleuchtenbereich 3 und Befestigungsbereich der Stoßstange) ein und desselben Karosserietyps mit einem gemeinsamen Werkzeug/Sensor-Verbund 16 zu bearbeiten. Dann wird die 15 Gruppe der Sensoren 14 zur Positionierung des Werkzeug/Sensor-Verbunds 16 gegenüber dem Referenzbereich 8 des Heckleuchtenbereichs 3 verwendet, während die Gruppe der Sensoren 14" zur Positionierung des Werkzeug/Sensor-Verbunds 16 gegenüber dem Referenzbereich der Stoßstange verwendet wird, und in den jeweiligen Bearbeitungsphasen werden die zu den 20 unterschiedlichen Bereichen gehörigen Bearbeitungsphasen durchlaufen.

25 Bisher wurde ein Anwendungsfall betrachtet, bei dem die Karosserie 1 dem Arbeitsraum 23 des Roboters 11 mit Hilfe einer geeigneten Fördertechnik (beispielsweise auf einem Transportschlitten auf einer Rollenbahn) zugeführt wird, dann jedoch aus der Fördertechnik ausgekoppelt wird und sich daher während der Werkzeugpositionierung und Bearbeitung in einer stationären Lage gegenüber dem Arbeitsraum 23 befindet. Eine solche stationäre Lagerung der Karosserie 1 gegenüber dem Arbeitsraum 23 ist allerdings nicht notwendig: Die oben beschriebene schnelle Regelung der Werkzeugposition kann auf 30 eine solche Weise modifiziert werden, daß die Sensoren 14 Lageänderungen der Karosserie 1 on-line kompensieren, so daß der Werkzeug/Sensor-Verbund der Karosserie 1 folgt. In diesem 35

Fall wird die Präge-/Stanzzange 9' des Präge/Stanzwerkzeugs 9
verschieblich und/oder schwenkbar gegenüber der Roboterhand
10 gelagert, so daß die Präge-/Stanzzange 9' gegenüber dem
Sensorsystem 13 gesteuert verschoben und/oder geschwenkt wer-
5 den kann. Eine solche bewegliche Lagerung der Präge-
/Stanzzange 9' gestattet es, die Bearbeitungsphase (Abschnitt
III) in einer solchen Lage des Werkzeug/Sensor-Verbunds 16
durchzuführen, daß das Sensorsystem 13 - unabhängig von dem
Fortschritt des Bearbeitungsvorgangs - auf den Referenzbe-
10 reich 8 der Karosserie 1 ausgerichtet ist. Da das Sensorsys-
tem 13 während der gesamten Bearbeitungsphase auf den Refe-
renzbereich 8 der Karosserie 1 ausgerichtet ist, können Lage-
und Ausrichtungsänderungen der Karosserie 1 prozeßbegleitend
erkannt werden; die Lage und Ausrichtung des Werkzeug/Sensor-
15 Verbunds kann dann durch Anwendung des obengenannten Regel-
verfahrens prozeßbegleitend in einer Vorhalteposition 18 ge-
genüber der (bewegten) Karosserie 1 gehalten werden, so daß
der Werkzeug/Sensor-Verbund den Bewegungen des Karosserie 1
folgt. Somit braucht die Karosserie 1 während des Positio-
20 nier- und Bearbeitungsvorgangs nicht stationär aufgespannt
sein, sondern kann sich (beispielsweise durch Weitertransport
auf dem Montageband) gegenüber dem (eventuell mitbewegten)
Roboter 11 bewegen. Dies setzt lediglich voraus, daß Änderun-
gen in der Relativlage zwischen Karosserie 1 und Roboter 11
25 langsamer erfolgen als die Messung und Positionsregelung des
Werkzeug/Sensor-Verbunds gegenüber der Karosserie 1.

Als Sensoren 14 zur Erfassung der Ist-Lage des Werkzeugs 9
gegenüber dem Referenzbereich 8 können - neben den oben kon-
30 kret beschriebenen (Laser-) Triangulationssensoren 14' - auch
andere optische Sensoren zum Einsatz kommen. Beispielsweise
können flächenhaft messende CCD-Kameras als Sensoren einge-
setzt werden, mit Hilfe derer (in Kombination mit geeigneten
Bildauswertungsalgorithmen) die Raumlagen von Kanten, Löchern
35 etc. als Meßgrößen generiert werden kann. Prinzipiell können
beliebige taktile und/oder berührungsreie Meßsysteme verwen-

det werden, wobei die Auswahl der geeigneten Sensoren stark vom jeweiligen Einsatzfall abhängt.

Die Erfindung ist - neben dem in den Anwendungsbeispielen beschriebenen robotergeführten Präge/Stanzwerkzeug - auf ein weites Spektrum von robotergeführten Bearbeitungswerkzeugen anwendbar. Unter „robotergeführten“ Werkzeugen sind im Zusammenhang der vorliegenden Anmeldung ganz allgemein Werkzeuge zu verstehen, die auf einem mehrachsigen Manipulator, insbesondere einem sechsachsigen Industrieroboter 11, montiert sind.

DaimlerChrysler AG

Dr. Närger

12.09.2002

5

Patentansprüche

10 1. Verfahren zum Herstellen eines Verbindungsreichs (4) auf einem Werkstück (1), insbesondere auf einem Karosserieblech, welcher Verbindungsreich (4) lagegenau gegenüber einem Referenzreich (8) auf dem Werkstück (1) positioniert ist,

15 - bei welchem Verfahren zur Ausformung des Verbindungsreichs (4) ein robotergeführtes Bearbeitungswerkzeug (9) verwendet wird, welches mit einem mindestens einen Sensor (14,14',14'') umfassenden und mit dem Werkzeug (9) fest verbundenen Sensorsystem (13) einen Werkzeug/Sensor-Verbund (16) bildet,

20 - wobei der Werkzeug/Sensor-Verbund (16) zunächst im Rahmen einer Positionierphase (II) ausgehend von einer Näherungsposition (24), welche unabhängig von der Lage des Werkstücks (1) im Arbeitsraum (23) des Roboters (11) ist, in eine Vorhalteposition (18) bewegt wird, in welcher der Werkzeug/Sensor-Verbund (16) lagegenau gegenüber dem Referenzreich (8) des Werkstücks (1) ausgerichtet ist

25 - und wobei der Werkzeug/Sensor-Verbund (16) anschließend in einer Bearbeitungsphase (III) ausgehend von dieser Vorhalteposition (18) robotergesteuert entlang einer Bearbeitungsbahn geführt wird, im Zuge derer der Verbindungsreich (4) auf dem Werkstück (1) ausgeformt wird,

30 da durch gekennzeichnet,
daß zum Anfahren der Vorhalteposition (18) ein iterativer Regelvorgang durchlaufen wird, im Zuge dessen

35

- ein (Ist-)Meßwert des mindestens einen Sensors (14,14',14'') erzeugt wird,
- dieser (Ist-)Meßwert mit einem im Rahmen einer Einrichtphase erzeugten (Soll-)Meßwert verglichen wird,
- aus der Differenz zwischen (Ist-)Meßwert und (Soll-)Meßwert unter Verwendung einer im Rahmen der Einrichtphase berechneten Jacobi-Matrix ein Verschiebungsvektor des Werkzeug/Sensor-Verbunds (16) berechnet wird,
- der Werkzeug/Sensor-Verbund (16) um diesen Verschiebungsvektor verschoben wird.

2. Verfahren nach Anspruch 1

d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass der iterative Regelvorgang abgebrochen wird, wenn

- entweder die Abweichung zwischen (Soll-)Meßwert und (Ist-)Meßwert unterhalb eines vorgegebenen Schwellwerts liegt, oder
- die bei aufeinanderfolgenden Iterationsschritten zu erreichende Reduktion dieser Abweichung unterhalb einer vorgegebenen Schwelle liegt.

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2,

d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
daß die Positionierphase (II) und die Bearbeitungsphase (III) überlappend zueinander erfolgen.

4. Verfahren nach einem der vorangehenden Ansprüche,

d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
daß zur Kommunikation zwischen der Steuervorrichtung (12) des Roboters (11) und der Auswerteeinheit (20) des Sensorsystems (13) eine TCP/IP-Schnittstelle verwendet wird.

5. Verfahren nach einem der vorangehenden Ansprüche,

d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
daß zur Positionierung des Werkzeug/Sensor-Verbunds (16) gegenüber unterschiedlichen Karosserietypen oder gegenüber unterschiedlichen Referenzbereichen (8) desselben

Karosserietyps die Meßwerte unterschiedlicher Einzelsenso-
ren (14,14") des Sensorsystems (13) zur Positionsrege-
lung verwendet werden.

- 5 6. Verwendung des Verfahrens nach einem der Ansprüche 1 bis
5, d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
daß das Verfahren zur Herstellung von Verbindungsber-
ichen (4) in einem Heckleuchtenbereich (3) einer Fahrzeug-
karosserie (1) verwendet wird.
- 10 7. Vorrichtung zum Herstellen eines Verbindungsberichs (4)
auf einem Werkstück (1), insbesondere einem Karosserie-
teil,
 - mit einem mit Hilfe eines Roboters (11) geführten Be-
arbeitungswerkzeug (9),
 - mit einem Sensorsystem (13), welches fest mit dem Be-
arbeitungswerkzeug (9) verbunden ist und mindestens
einen Sensor (14,14',14") umfaßt,
 - mit einer Steuervorrichtung zur Steuerung des Roboters
(11) und des Bearbeitungswerkzeugs (9),
 - und mit einer Auswerteeinheit (20) zur Auswertung der
Meßwerte des Sensorsystems (13)d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
daß mindestens einer der Sensoren (14,14',14") ein met-
risch unkalibrierter Sensor ist.
- 20 8. Vorrichtung nach Anspruch 7,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
daß als Bearbeitungswerkzeug (9) ein Präge-/Stanzwerkzeug
verwendet wird.
- 30 9. Vorrichtung nach Anspruch 7 oder 8,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
daß der mindestens eine Sensor (14,14',14") ein punktför-
35 mig messender Triangulationssensor ist.

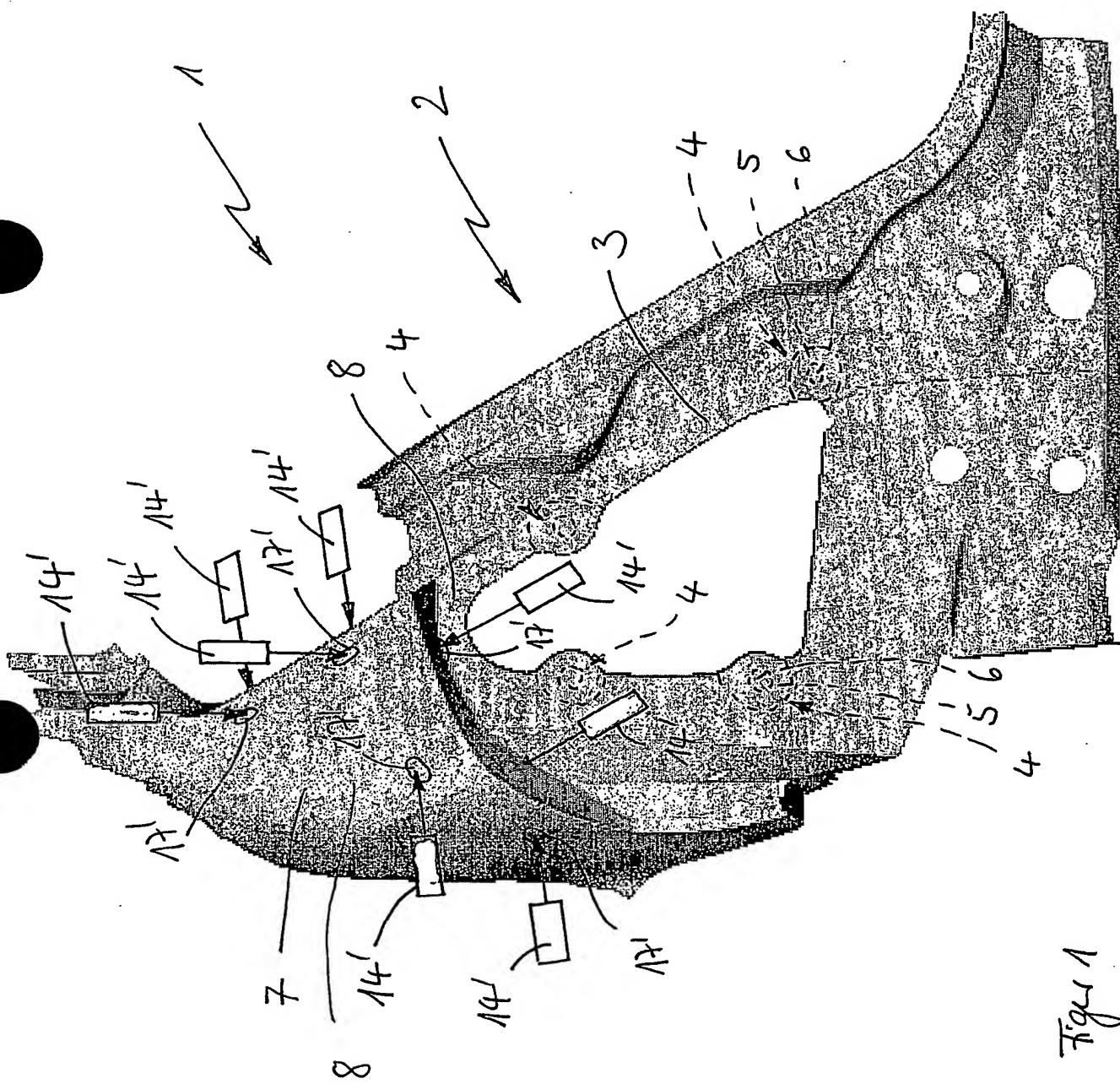


Figure 1

25

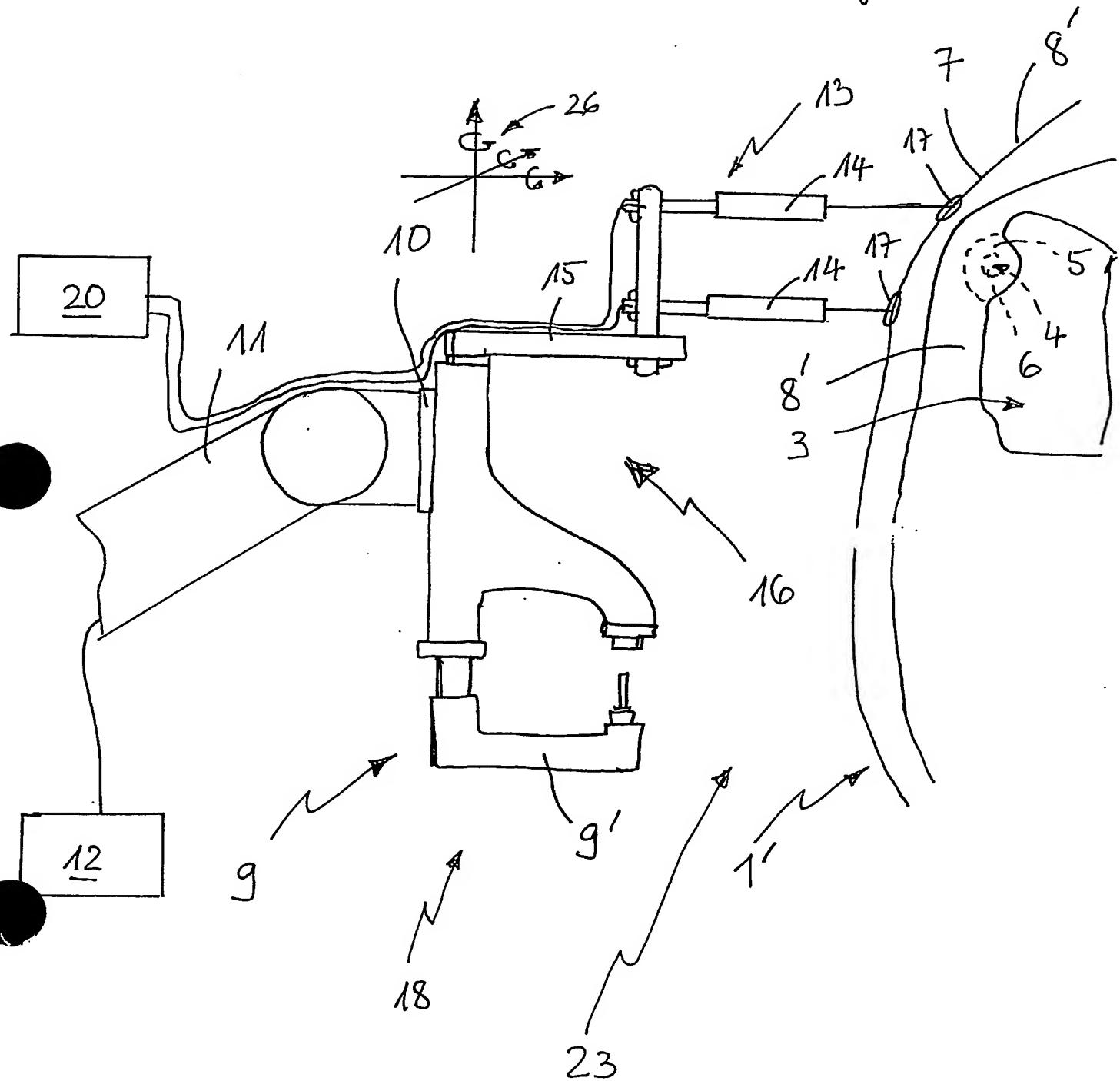
P 801588/DE/1
Närjer 9.9.02

Figure 2

3/5

01588 DE/1

Näifer 9.9.02

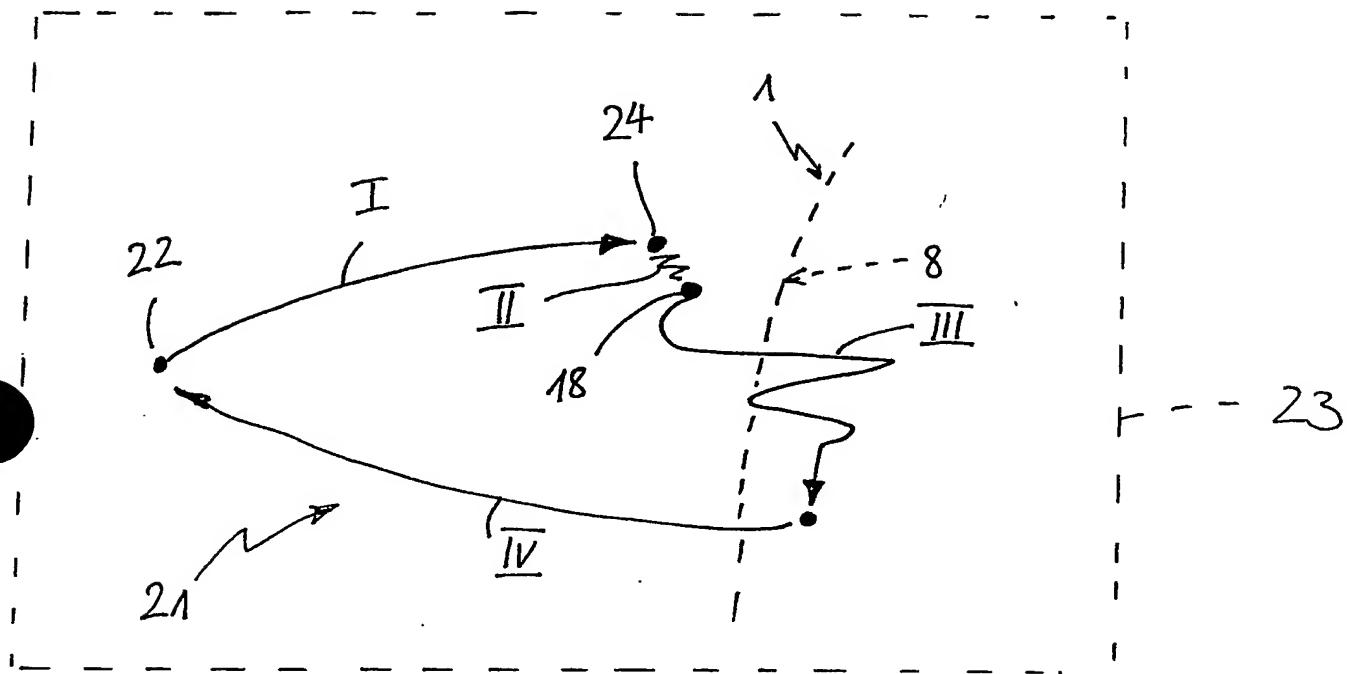


Figure 3

4/5

P801588 DE11
Wäger 9.9.02

Figure 4a

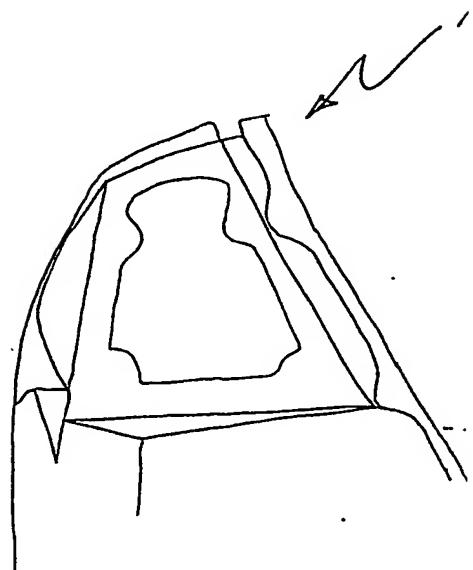
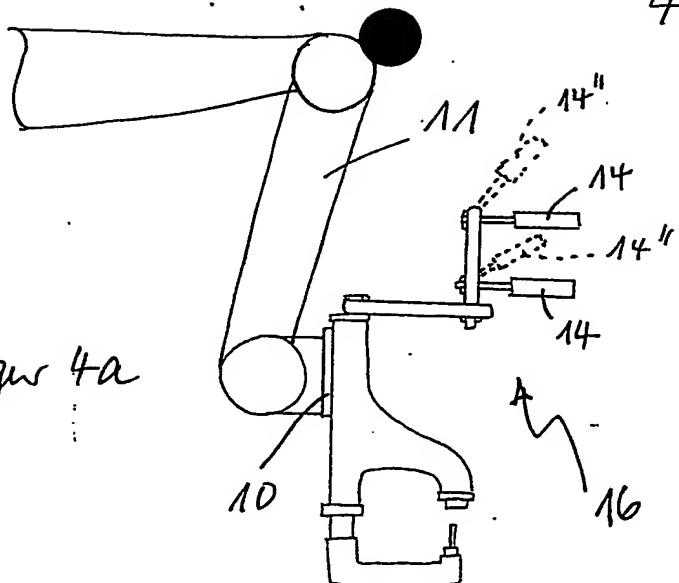


Figure 4b

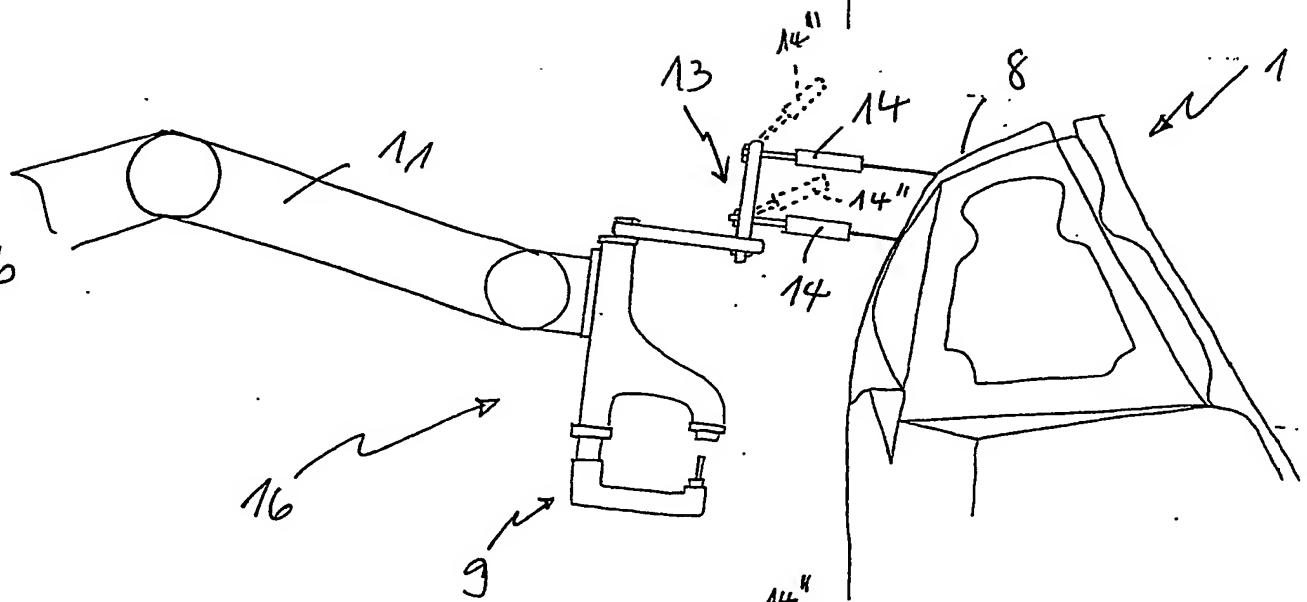
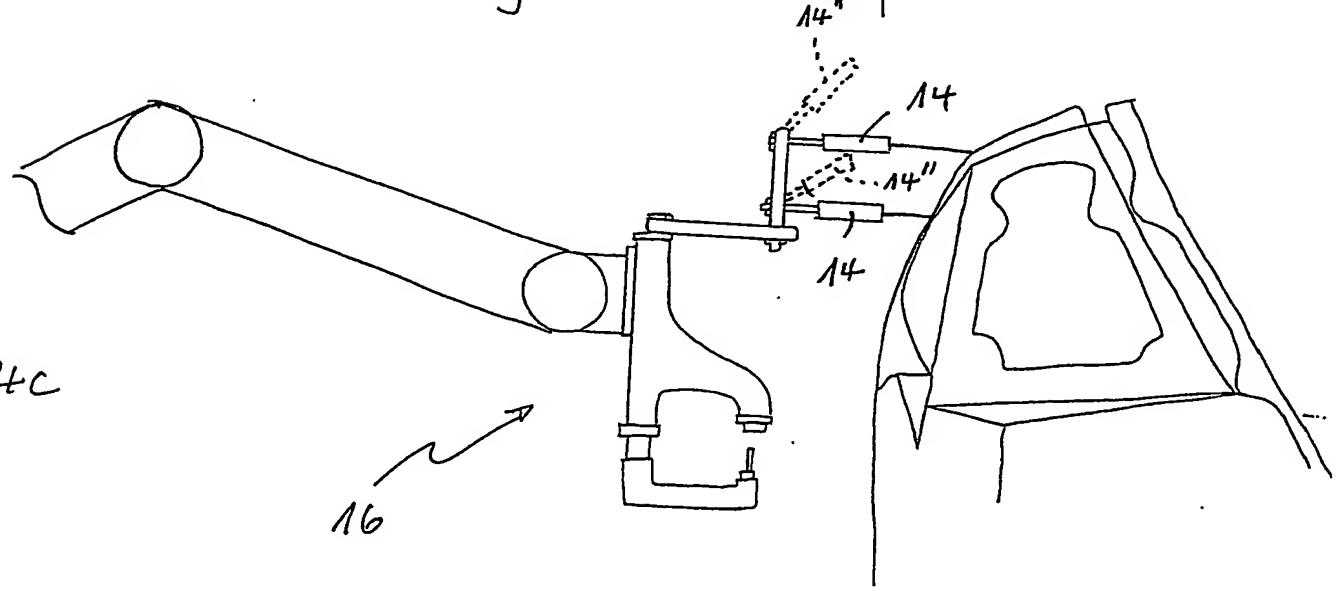
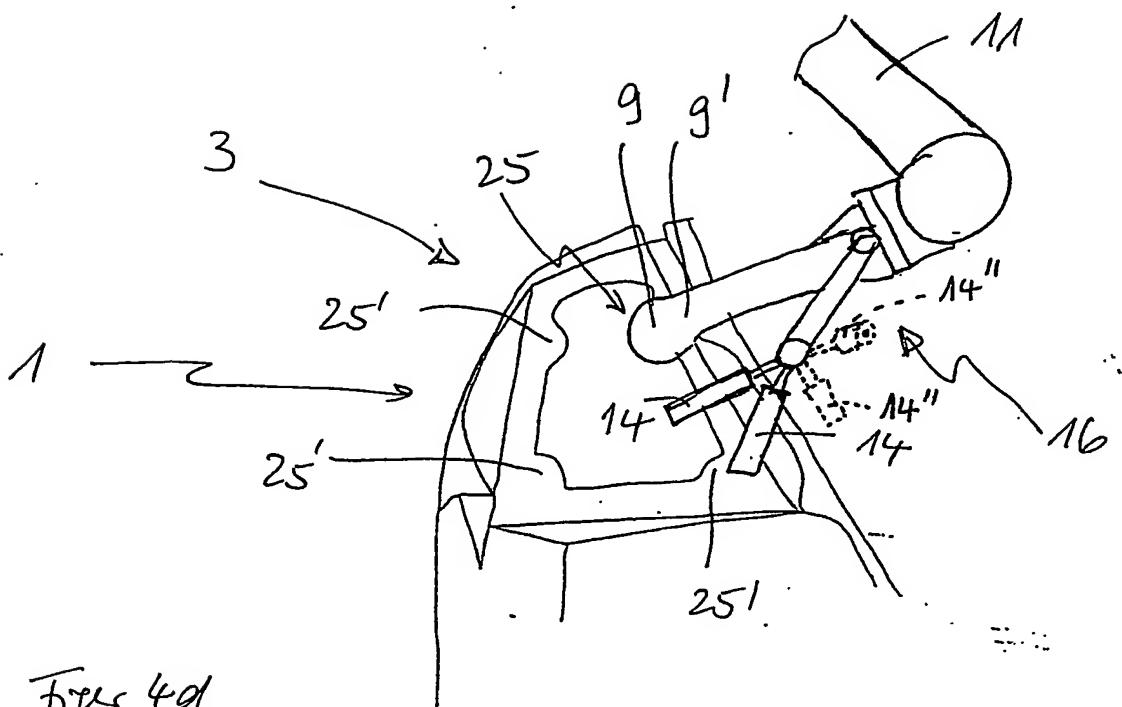


Figure 4c



5/5

P80 1588 / DE/1
Nöjfer 3.9.02



Tiger 4d

DaimlerChrysler AG

Dr. Närger

12.09.2002

Zusammenfassung

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Herstellung eines Verbindungsreichs (4) auf einem Werkstück (1), insbesondere 5 auf einem Karosserieblech, welcher lagegenau gegenüber einem Referenzbereich (8) auf dem Werkstück (1) positioniert sein soll. Hierzu wird ein robotergeführtes Bearbeitungswerkzeug (9) verwendet, welches fest mit einem Sensorsystem (13) verbunden ist und mit diesem einen Werkzeug/Sensor-Verbund (16) bildet. In einem ersten Schritt wird der Werkzeug/Sensor- 10 Verbund (16) im Rahmen einer Positionierphase (II) von einer Näherungsposition (24), welche unabhängig von der Lage des Werkstücks (1) im Arbeitsraum (23) des Roboters (11) ist, in eine Vorhalteposition (18) bewegt wird, in welcher der Werkzeug/Sensor-Verbund (16) lagegenau gegenüber dem Referenzbereich (8) des Werkstücks (1) ausgerichtet ist. Zum Anfahren 15 der Vorhalteposition (18) wird ein iterativer Regelsvorgang durchlaufen, im Zuge dessen zunächst ein (Ist-)Meßwert des Sensorsystems (13) erzeugt wird, welcher mit einem im Rahmen einer Einrichphase erzeugten (Soll-)Meßwert verglichen wird. Aus der Differenz zwischen (Ist-)Meßwert und (Soll-) Meßwert 20 wird unter Verwendung einer im Rahmen der Einrichphase berechneten Jacobi-Matrix ein Verschiebungsvektor des Werkzeug/Sensor-Verbunds (16) berechnet, und der Werkzeug/Sensor-Verbund (16) wird um diesen Verschiebungsvektor verschoben. Zur Lösung dieser Positionieraufgabe kann auf eine metrische 25 Kalibrierung des Werkzeug/Sensor-Verbunds (16) verzichtet werden.

30 (Figur 2)

P 601588/DE/1
Näger 9.9.02

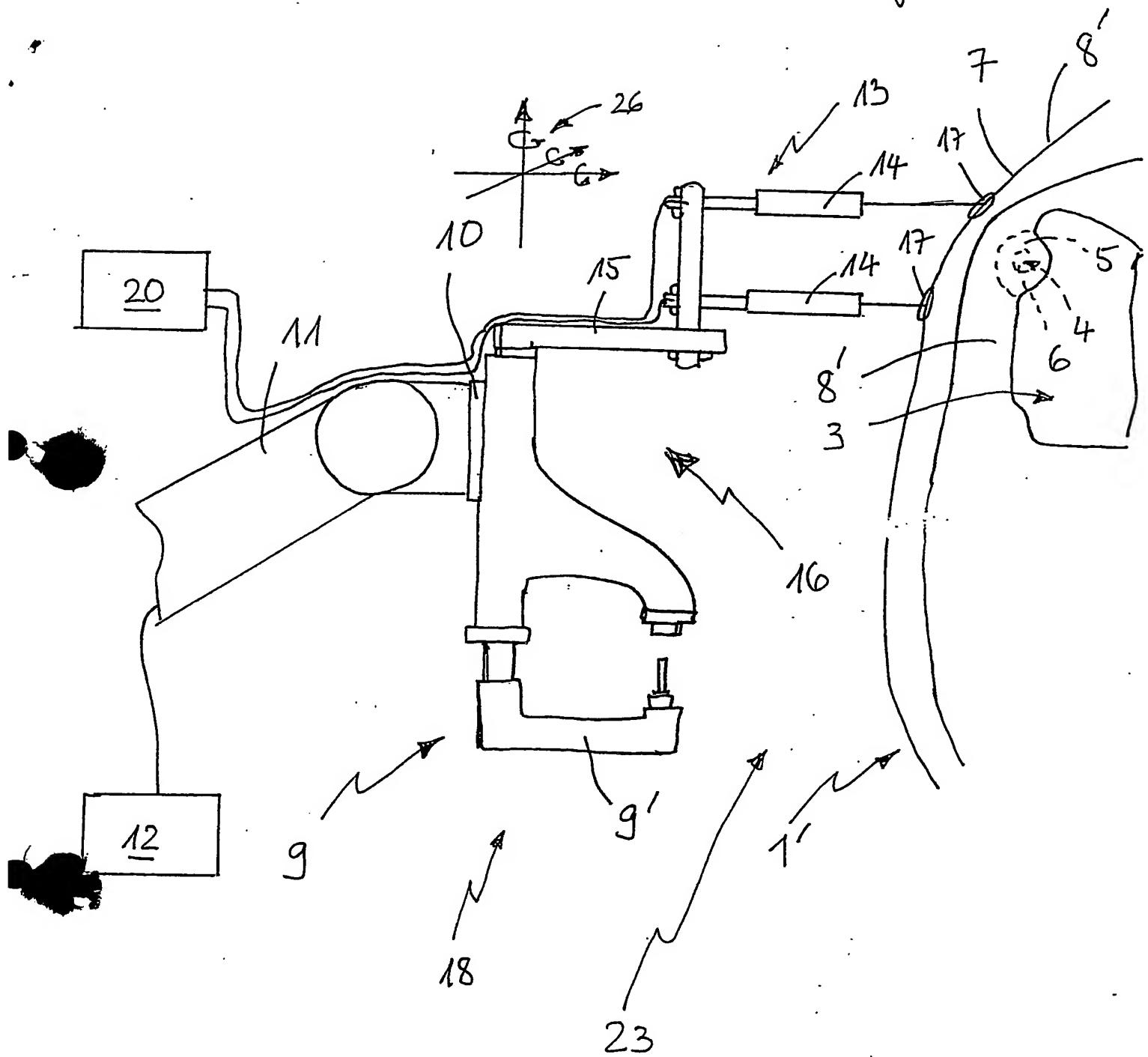


Figure 2

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

BLACK BORDERS

IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES

FADED TEXT OR DRAWING

BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING

SKEWED/SLANTED IMAGES

COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS

GRAY SCALE DOCUMENTS

LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT

REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY

OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.